

ERA BARU TRANSPORTASI JAKARTA

Jakarta memasuki era transportasi kereta bawah tanah dan jalan layang susun tiga. Bisakah mengatasi kemacetan?



Bagaimanakah cara mengatasi kemacetan Jakarta yang kian menjadi-jadi? Ginanjar Kartasasmita, Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Ketua Bappenas yang ditanyai Properti Indonesia soal ini, tidak langsung menjawabnya. Sang menteri terdiam sejenak. Ia lalu menarik napas panjang. Lantas: "Huuuh.... Macet memang sudah semakin parah. Jalan tol saja macet," katanya seraya menghembuskan napas panjang yang ditariknya tadi. Ada nada keluhan yang mendalam tersirat di wajahnya, menjawab pertanyaan sederhana, tapi tak gampang memecahkannya itu.

Memang kemacetan Jakarta telah membuat pusing semua orang. Tidak hanya pengguna angkutan umum, pengendara mobil pribadi, pejabat tinggi pun tak luput dari stres ketika harus menghadapi kemacetan jalan raya di ibu kota. Beberapa menteri kabinet bahkan pernah turun dari mobil dinas volvo-nya yang terjebak macet. Tak ada jalan lain, menteri-menteri itu terpaksa naik ojeg, agar dapat menembus jalan di sela-sela kemacetan supaya sampai di tujuan tepat waktu. Tarmizi Taher, Tungky Ariwibowo dan Ginanjar Kartasasmita adalah beberapa menteri yang pernah berojeg ria, meliuk-liuk dengan motor di sela-sela mobil yang terjebak kemacetan jalan raya Jakarta.

Bagaimana Jakarta tidak macet. Setiap harinya berjejal tidak kurang dari 2,7 juta unit kendaraan di jalan raya. Padahal, total panjang jalan di

seluruh Jakarta hanya sekitar 5.337 kilo meter saja. Menurut data Dinas PU DKI Jakarta, perbandingan jalan dan luas wilayah DKI Jakarta hanya 4,7 persen. Bandingkan dengan Tokyo yang luas jalannya mencapai 16,5 persen dibandingkan luas wilayahnya. Kondisi itu diperparah lagi dengan laju pertumbuhan jumlah kendaraan yang sangat tidak seimbang dengan laju pertumbuhan jalan. Di Jakarta, penambahan kendaraan setiap tahunnya mencapai 15 persen, sementara penambahan jalan raya tak

lebih dari 4 persen. Jika program-program mobil murah jadi terealisasi akhir tahun ini, tentu makin memperlebar jurang angka rasio tersebut. Alhasil, kemacetan jalan raya di Jakarta diperkirakan akan semakin parah. Dan, dampak kerugian ekonomis dari kemacetan ini akan bertambah besar. Menurut sebuah studi, saat ini saja, kemacetan di Jakarta menyebabkan kerugian ekonomis setiap jam tidak kurang dari Rp 1 miliar.

Walaupun demikian, upaya-upaya mengatasi soal kemacetan itu tentu tak



Maket Rencana Transportasi Massal

berhenti. Menambah jalan di permukaan tanah, baik dengan menambah jalan baru maupun memperlebar jalan yang sudah ada, tampaknya memang sudah sulit. Di samping tak banyak memecahkan masalah, tanah yang diperlukan untuk itu pun sudah susah memperolehnya. Karena itu, dalam waktu dekat ini segera dibangun sarana angkutan di bawah tanah (*subway*) dan memperbanyak jalan layang bersusun tiga (*triple decker*).

Jalan bawah tanah yang sudah dipastikan segera dibangun adalah antara Blok M - Kota. Bulan Juli ini, studi rancang komprehensif terhadap rencana pembangunan sistem mass rapid transit (MRT) di bawah tanah itu, dapat dirampungkan. Konstruksi jalan untuk kereta bawah tanah sepanjang 14,5 kilometer itu, menurut Wagub DKI Bidang Ekbang Tubagus Rais, akan dimulai awal 1997. Proyek ini diproyeksikan selesai dan diresmikan 17 Agustus 2001.

Dipilihnya jalur Blok M-Kota sebagai proyek pertama jalan bawah tanah di Jakarta, karena jalur itu merupakan kawasan tersibuk di saat para karyawan berangkat dan pulang kerja. Diperkirakan pada pagi dan sore hari jalur itu dilewati sekitar 20 ribu orang per jam. Dan setelah tahun 2000 nanti jumlahnya diperkirakan akan meningkat dua kali lipat.

Jalan di bawah permukaan bumi tersebut, akan melewati bagian bawah dari Jl. Sisingamangaraja, Jl. Sudirman, Jl. MH Thamrin dan Jl. Gajah Mada/Hayam Wuruk. Tentu saja jalur ini juga dilengkapi stasiun pemberhentian. Direncanakan, terdapat 17 stasiun bawah tanah yang dimulai dari Jl. Panglima Polim, Blok M, Senayan, Semanggi, Bendungan Hilir, Setia Budi, Dukuh Atas, Hotel Indonesia, Sarinah, Bank Indonesia, Harmoni, Wiryopranoto, Mangga Besar, Glodok, dan Kota.

Menurut rencana, jalur kereta api bawah tanah ini akan dioperasikan selama 18 jam sehari. Menurut Menristek BJ Habibie, kecepatan kereta bawah tanah itu berkisar 70 sampai 100 kilometer per jam. Sedangkan daya angkutnya pada saat jam-jam sibuk, mencapai 50 ribu orang per jam sibuk.

Mengingat daya angkutnya cukup besar, maka sejak dini perlu dipikirkan bagaimana agar lalu lintas orang yang

naik turun dari kereta api nanti dapat melanjutkan perjalanannya dengan mudah. BS Kusbianto, pakar transportasi dari Institut Teknologi Bandung (ITB), mengingatkan agar pembangunan subway terintegrasi dengan aksesibilitas yang lain. "Per-cuma saja subway bagus, tapi sistem transportasi yang lain tidak dibenahi. Tidak akan memecahkan masalah lalu lintas," katanya seperti dikutip Bisnis Indonesia.

Dalam pandangan Tubagus Muhammad Rais, sistem subway memiliki beberapa keunggulan. Diantaranya, memiliki daya angkut yang tinggi, dan tepat waktu. Sehingga dapat menjawab tuntutan kebutuhan sarana transportasi di masa mendatang yang cepat, aman, dan nyaman. Sedang keunggulan lainnya tidak menimbulkan polusi, tidak mengganggu keindahan kota, dan semua lapisan masyarakat dapat memanfaatkan. Tarif tiketnya diincar-ancor Rp 2.000 per orang.

"Problem Jakarta ini seperti yang dialami Jepang 40 tahun yang lalu, kita banyak belajar dari negara itu,"

Menurut dirut grup Bukaka Fadel Muhammad, dari studi awal yang telah dilakukan, MRT mampu menekan angka kemacetan sampai 50 persen. "Problem



Ginanjar Kartasasmita: Benahi Tata ruang

Jakarta ini seperti yang dialami Jepang 40 tahun yang lalu, kita banyak belajar dari negara itu," kata salah satu anggota konsorsium yang akan menggarap proyek subway.

Akan halnya alternatif jalan layang susun dua dan susun tiga, ada beberapa koridor yang sedang direncanakan. Pertama, jalan layang Cinere-Kota. Proyek ini merupakan gabungan jalan tol layang dengan *light rail transit* (LRT) atau lintasan angkutan kereta layang. Bila jalan layang tol Cinere Kota panjangnya kelak sampai 16 kilometer, sedangkan lintasan LRT total panjangnya 23 kilometer.

Pembangunan jalan tol itu akan dimulai dari mulut jalan lingkar bagian selatan di daerah Jl. Antasari (Lebak Bulus), terus melewati Jl. Prapanca, Jl. Iskandarsyah, Jl. Patimura, Gelora Senayan, Pejompongan, Tanah Abang terus Jl. Hayam Wuruk/Gajah Mada dan berakhir di Kota/Glodok. Jalan ini terdiri



Jalan Layang: Pertambahan Jalan yang Tak Seimbang

dari 6 lajur untuk lalu lintas dua arah dan terdiri dari tiga tingkat, termasuk jalan lama di bawahnya. Namun, jalan bertingkat tiga tersebut, hanya berlangsung sampai Jl Patimura. Jalur selanjutnya hanya bertingkat dua (double decker) yaitu yang menyusuri ke Jl Asia Afrika, Gelora Senayan, Palmerah terus ke Pejompongan lewat Jakarta Design Centre, Karet Pasar, Jl KH Mansyur dan stasiun Tanah Abang. Sampai di sini, jalan ini akan bertemu dengan jaringan LRT yang direncanakan pula dibangun dari arah Bintaro, Kebayoran Lama, Pal Merah. Dari Stasiun Tanah Abang, jalur jalayan layang tol tersebut akan dilanjutkan melalui Jl Abdul Muis, Harmoni dan Jl. Gajah Mada/Hayam Wuruk terus ke Stasiun Kota.

Kapasitas jalan layang tol tersebut dirancang dengan kemampuan menampung 110.500 kendaraan per hari, sedang lintasan LRT disiapkan untuk kapasitas 25.000 penumpang per jam untuk dua arah.

Perencanaan jalan tol triple decker yang lain adalah jalur Grogol-Bekasi, Panjangnya sekitar 25 kilometer. "Jalan ini dirancang menjadi satu kesatuan dengan jalur Cinere-Kota, yakni sebagai jalur utara-selatan dan timur-barat," tutur

Sekjen Departemen PU Ir. Ruslan Diwiryo kepada wartawan di DPR beberapa waktu yang lalu.

Apakah semua upaya penambahan sarana tersebut dapat mengatasi kemacetan Jakarta? "Mudah-mudahan bisa," ujar Menteri Ginanjar Kartasasmita. Namun, menurut Menteri Perencanaan Pembangunan itu, pertama-tama yang harus dibenahi adalah soal tata ruang. Sayangnya, membenahi apa yang dimaksud Ginanjar itu, saat ini tentu bukanlah perkara mudah. Soalnya, pemanfaatan ruang sudah terlanjur tidak terkendali. Apalagi, agaknya sudah menjadi rahasia umum, tata ruang acapkali dikalahkan oleh "tata uang". Menristek BJ Habibie sendiri mengungkapkan hal itu secara terbuka pada Konvensi Nasional Penataan Ruang dan Pembangunan Perkotaan yang diadakan CIDES bulan lalu.

Di samping membenahi soal tata ruang, menurut Ginanjar upaya lain yang bisa dilakukan adalah dengan mengembangkan daerah-daerah suburban di luar Jakarta. Sehingga, tekanan-tekanan penduduk terhadap Jakarta bisa dikurangi. "Dalam keadaan sekarang ini, apapun yang kita lakukan akan tetap macet," kata Ginanjar kepada *Properti Indonesia* seakan pasrah.

Apapun, upaya-upaya menambah infrastruktur jalan, baik jalan layang maupun jalan bawah tanah, tentu tetap kita hargai. Untuk menghadapi era baru infrastruktur tersebut, yang tak boleh dilupakan tentunya kesiapan mental para pemakai jalan sendiri dalam memanfaatkan fasilitas tersebut nantinya. Soalnya, dalam memanfaatkan jalan tol yang ada sekarang ini saja, masih banyak para pemakai jalan yang kurang mematuhi ketentuan berjalan di jalan tol. Misalnya, di jalan tol

Jagorawi saja, masih sering terjadi pengguna jalan saling susul-menyusul dari bahu jalan, melanggar marka jalan

atau memacu kecepatan melebihi yang seharusnya. Sehingga, sering menimbulkan kecelakaan. Jika disiplin para pemakai jalan masih rendah seperti sekarang, maka dalam menggunakan jalan tol susun tiga nanti, boleh jadi akibat yang ditimbulkannya lebih fatal lagi.

Begitu juga dalam memanfaatkan sarana kereta bawah tanah nantinya, lebih diperlukan lagi kesiapan mental masyarakat.

Jika pada sarana angkutan kereta atau bus konvensional orang gampang saja membuang sampah atau puntung rokok, maka pengguna sarana subway tak bisa seperti itu. Membuang bekas permen karet seanejanya, sudah cukup mengganggu kenyamanan suasana pada sarana MRT tersebut. *PTU/JY*

"Dalam keadaan sekarang ini, apapun yang kita lakukan akan tetap macet," kata Ginanjar, seakan pasrah.